

Déplacements professionnels et sécurité routière

Trajets domicile-travail/locaux et trajets longue distance (enquêtes auprès des conducteurs)

Contexte et objectif

Le risque routier professionnel constitue un enjeu important de sécurité routière : première cause de mortalité, les accidents de la route représentent la moitié des accidents du travail. La CNAMTS comptabilise chaque année près de 400 accidents mortels en lien avec l'activité professionnelle et plus de 6 millions de journées de travail perdues du fait d'accidents de la route, lors de missions ou en trajets domicile-travail.

Face à ces enjeux, l'ASFA, en partenariat avec La Prévention routière, a mené une étude auprès des conducteurs automobilistes empruntant l'autoroute pour raisons professionnelles. L'objectif est d'avoir une meilleure connaissance de leurs profils, de l'usage qu'ils font des nouveaux outils de communication (téléphone, GPS...), de leurs comportements par rapport à la vigilance et de leurs attentes en termes de sécurité sur autoroute.

Méthodologies

Les trajets professionnels regroupant deux types de déplacements, deux méthodologies distinctes ont été définies :

- pour les missions longues distances, une enquête quantitative menée sur 3 aires de services (1 200 automobilistes interrogés sur les aires de Limours-Janvry/A10, Saint Rambert d'Albon/A7 et Assevillers/A1, en octobre 2012),
- pour les trajets domicile-travail/trajets locaux, une enquête quantitative par téléphone, en janvier 2013, auprès de 900 abonnés au télépéage (abonnements Liber-t de type domicile-travail ou fréquence, issus des fichiers communiqués par les sociétés d'autoroutes).

Ces enquêtes portent exclusivement sur les clients automobilistes.

Contexte macro-économique

Afin de mieux connaître la part des déplacements professionnels dans le trafic autoroutier français, trois sources documentaires* ont été principalement utilisées.

Il en ressort que la part des déplacements professionnels longue distance (plus de 100 km) est très minoritaire dans le trafic autoroutier puisqu'elle représente moins de 4% des déplacements, mais elle génère près du quart du kilométrage total VL parcouru.

Les trajets domicile-travail/trajets locaux (moins de 100 km) représentent environ 30% des déplacements et génèrent 15% du kilométrage total VL parcouru sur autoroute.

Profils des conducteurs

Les profils des conducteurs empruntant l'autoroute pour des déplacements professionnels sont les suivants :

Déplacements LD	Trajets locaux et domicile-travail
91 % sont des hommes	61 % sont des hommes
50 000 km parcourus par an en moyenne	26 000 km parcourus par an en moyenne (km annuel moyen des VL : 13 000 km en 2011)
près de la moitié prennent l'autoroute tous les jours, ou au moins 4 fois par semaine	73% prennent l'autoroute tous les jours ou au moins 4 fois par semaine

- Etude relative à la mobilité longue distance de la population française, réalisée par l'institut BVA pour l'ASFA en novembre 2006
- Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) réalisée pour le MEDDE en 2007-2008
- Etude des principales caractéristiques du trafic autoroutier, réalisée par C&D pour l'ASFA en 2010.

déplacements de 471 km par jour en moyenne (30% font plus de 600 km)	Trajets de 80 km par jour, aller-retour, en moyenne, en domicile-travail
	Circulant en moyenne 48 minutes sur l'autoroute, 82% des conducteurs ne s'arrêtent que rarement ou jamais sur les aires de service
80% sont salariés. 59 % sont cadres, 27 % commerciaux, 14 % employés/ouvriers	88% sont salariés. 60 % sont cadres, 6 % commerciaux, 34 % employés/ouvriers
La moitié travaille dans des PME/PMI de moins de 80 salariés	La moitié travaille dans des PME/PMI de moins de 80 salariés
81 % utilisent un véhicule de fonction	18 % utilisent un véhicule de fonction
pour 94% d'entre eux, l'entreprise prend en charge le coût du péage	pour 28% d'entre eux, l'entreprise prend en charge le coût du péage

Les outils de communication

Avec la généralisation des portables et des Smartphones, la question de l'usage du téléphone au volant et des « communications mobiles » se pose dans le contexte des déplacements professionnels.

Le téléphone au volant

Alors que la quasi-totalité des conducteurs interrogés disposent d'un téléphone portable (98 %) dont près de 65 % des Smartphones avec accès à Internet, il ressort des deux enquêtes, fondées sur l'analyse de comportements déclarés, que sur les trajets locaux/domicile-travail, l'usage des outils de communication est répandu mais dans une proportion moindre que sur les déplacements LD.

Sur ces trajets locaux, 45% des conducteurs reconnaissent utiliser « parfois » ou « souvent » leur portable au volant, la plupart avec un kit mains libres, toléré par le code de la route ; 9 % déclarent l'utiliser sans kit.

Sur les déplacements LD, 75,5 % des personnes admettent le faire; 72 % d'entre elles le font même « souvent », généralement avec un kit mains libre ; 14% déclarent l'utiliser sans kit.

La messagerie instantanée

En trajet local/domicile-travail, 68 % des interviewés reçoivent des SMS ou des mails pendant leur temps de conduite (dont 23 % « souvent »), soit un taux inférieur à celui des trajets LD (80 % dont 56 % « souvent »). Ces messages sont aussi bien personnels que professionnels.

Concernant l'usage des Smartphones, d'autres comportements sont préoccupants : sur les trajets locaux/domicile-travail, 3 % des conducteurs déclarent toujours lire immédiatement SMS ou mails et 25 % le font « parfois ». Sur les trajets LD, ces taux sont respectivement de 16 % et de 37 %.

Le risque augmente encore avec l'envoi de SMS et de mails qui capte une grande part de l'attention du conducteur au détriment de sa tâche de conduite. Cette pratique, assez rare sur les trajets professionnels courts (8 % des personnes reconnaissent quand même envoyer des SMS en conduisant, dont 9 % « souvent »), est plus inquiétante sur les trajets LD : 1/3 des conducteurs le font, dont 30 % « souvent ». Parmi les conducteurs de moins de 35 ans, 1/3 le font « parfois » ou « souvent ».

La radio d'autoroute

66 % des personnes en domicile-travail/trajet local déclarent avoir écouté la radio FM 107.7 récemment, dont 41 % lors de leur dernier trajet. Pour les trajets LD, ils sont 79 % à l'avoir écoutée récemment, dont 40 % le jour de l'enquête.

Les aides à la conduite

Les conducteurs, qui disposent d'outils d'aide à la conduite, les utilisent couramment dans tous types de déplacements professionnels.

Sur les trajets domicile-travail/locaux, les $\frac{3}{4}$ des conducteurs équipés d'un régulateur/limiteur de vitesse l'utilisent souvent, voire toujours. Pour les $\frac{2}{3}$ équipés d'un GPS, 80 % l'utilisent.

Il ressort également que seules 8 % des personnes interrogées disposent d'un avertisseur de zone dangereuse (ex. type Coyote) qu'une majorité d'entre elles (64 %) utilise pour éviter les PV.

Pour les déplacements longue distance, la plupart des conducteurs (80 %) sont équipés d'un régulateur/limiteur de vitesse : 80 % d'entre eux l'utilisent souvent, voire toujours. Pour le GPS, le taux d'équipement atteint 91 % : la quasi-totalité (96 %) de ceux qui en possèdent l'utilise.

Par ailleurs, 21% des conducteurs utilisent un avertisseur de zone dangereuse. Pour 76% d'entre eux, les principaux objectifs sont d'éviter les PV et de rouler plus vite en dehors des zones de radar.

La vigilance et la fatigue

Responsables d'un accident mortel sur trois, la fatigue et la somnolence sont les premières causes d'accident mortel sur autoroute. Contrairement aux idées reçues la moitié de ces accidents surviennent sur des trajets de moins de deux heures et, dans plus de la moitié des cas, ils se produisent de jour, essentiellement entre 14h et 16h.

Globalement, 63 % des conducteurs longue distance reconnaissent avoir eu des épisodes de somnolence au volant sur autoroute, le plus souvent lors de trajets professionnels (60%). Ces conducteurs apparaissent plus particulièrement exposés aux pertes de vigilance : la moitié d'entre eux les impute à de trop longues journées de travail et au manque de sommeil.

Sans conséquence notable pour une grande majorité, 21 % d'entre eux ont vécu un bref assoupissement avec un sentiment de danger et 3 % un incident ou accident. Ce phénomène reste relativement rare puisque 86 % des conducteurs le ressentent moins d'une fois par mois. Toutefois, corrélé à l'âge, il est plus ressenti par ceux travaillant en horaires décalés (35 % de l'échantillon total), ceux ayant des troubles du sommeil (16 %) ou une dette de sommeil (41 %), et ceux étant stressés (15 %). Autres facteurs aggravants pour les pertes de vigilance, la prise de médicaments (11 %), d'alcool ou de drogues (17 %).

Parmi les remèdes à adopter en cas de fatigue, seul $\frac{1}{3}$ des conducteurs interrogés retiennent une « courte sieste », une même proportion retient la prise de café ou de thé et 46 % des exercices pour se détendre.

Si, dans le cas des déplacements domicile-travail/locaux, les conducteurs sont beaucoup moins exposés à ce risque que sur des longues distances, il apparaît que plus d' $\frac{1}{3}$ d'entre eux ont dû lutter contre le sommeil sur autoroute, dont 29 % avec des conséquences notables, essentiellement de brefs assoupissements. Toutefois, le phénomène reste rare : 95 % le ressentent moins d'une fois par mois.

Près de 60 % de ces conducteurs, concernés par des épisodes de somnolence, les attribuent à une journée trop longue et au manque de sommeil.

Comme précédemment, les pertes de vigilance s'aggravent avec le travail en horaire décalé (21 % de l'échantillon total), les troubles du sommeil (11 %), la dette de sommeil (28 %) ou encore le stress (39%), sans oublier la prise de médicaments (6 %), d'alcool ou de drogues (6 %).

Près de la moitié (43 %) des conducteurs interrogés sont conscients que le remède le plus efficace est de s'arrêter et de se reposer.

L'implication des employeurs

Selon les conducteurs interrogés, peu d'employeurs donnent des consignes ou sensibilisent aux différents risques routiers :

	Trajets locaux et domicile-travail	Déplacements LD
Risque téléphone au volant	10% donnent des consignes de sensibilisation, mais seulement 3% les matérialisent de façon écrite et moins de 1% proposent une formation 1% fournit un kit mains libres à leurs employés	31% ont mis en place une sensibilisation à l'utilisation du téléphone en cours de conduite ; seuls 7% l'ont matérialisée par des consignes écrites et 3 % ont prévu des formations ou stages de sensibilisation. 7% fournissent un kit mains libres
Respect des limitations de vitesse	12% sensibilisent leurs employés au respect des limitations de vitesse 3% matérialisent ces consignes de façon écrite 1% propose une formation ou un stage.	8% des conducteurs ont reçu des consignes écrites ; la même proportion a suivi une formation ou un stage. Les consignes générales de sécurité, données souvent oralement (18% des cas), se résument généralement à rappeler aux conducteurs qu'en cas d'amende ou de perte de points, l'entreprise dégagera toute responsabilité.
Risque Vigilance/fatigue	10% s'en préoccupent Plus de 2 % donnent des consignes écrites de sécurité Moins de 2% proposent une formation	3% donnent des consignes écrites de sécurité 5% proposent une formation

Conclusion

Ces enquêtes indiquent globalement un usage plus fréquent des outils de communication et d'information embarqués sur les trajets professionnels LD que sur les trajets locaux/domicile-travail. Elles relèvent aussi des comportements à « risque » plus accentués et préoccupants en termes de sécurité routière pour ces conducteurs « longue distance » (ex. envoi/réception de SMS et de mails ; utilisation d'outils d'aide à la conduite tels que les avertisseurs de zone dangereuse).

En outre, dans tous les cas, les conducteurs en trajet domicile-travail sont plus respectueux des limitations de vitesse, quelles qu'elles soient, que les clients « longue distance ». Ceux-ci apparaissent également plus particulièrement exposés aux pertes de vigilance, 2/3 d'entre eux reconnaissant avoir eu des épisodes de somnolence au volant sur autoroute contre plus d'1/3 pour les conducteurs « domicile-travail ».

Il apparaît également qu'une implication plus importante des employeurs doit être recherchée.